

Kaupunginhallituksen konsernijaosto 11.09.2023 § 44

§ 44

Lausunnon antaminen Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2024–2026

Valmistelijat / lisätiedot:
Kääriäinen Henri
Jyrkkä Maria
Kuronen Pauliina
Päätaalo Mari
Heino Waltteri
Isotalo Olli
etunimi.sukunimi@espoo.fi
Puhelinnumero 09 816 21

Päätösehdotus

Esittelijä
Kaupunginjohtaja Mäkelä Jukka

Kaupunginhallituksen konsernijaosto antaa Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2024–2026 seuraavan lausunnon:

1. Pääkaupunkiseutuyhteiset omistajaohjaustavoitteet

Espoon kaupunki näkee, että HSL:n talous- ja toimintasuunnitelman lähtökohtana tulee olla sille asetetut pääkaupunkiseutuyhteiset omistajaohjaustavoitteet. Asioiden valmistelu tulee tehdä hyvässä vuorovaikutuksessa, avoimesti ja ennakoiden jäsenkuntien kanssa yhteisen tahtotilan muodostamiseksi.

HSL:lle vuosille 2024–25 määritetyt PKS-tavoitteet ovat:

- Tuottavuuden nousu koko tarkastelukaudella yhteensä vähintään 5 % vuosien 2015–2019 keskiarvoon verrattuna
- Kuntakohtaiset subventio-osuudet tarkastelukauden loppuun mennessä enintään 50 % kuntakohtaisista kokonaiskustannuksista
- Joukkoliikenteen toimivuuden parantaminen ja vastuullisuus

2. Kestävä ja tasapainoinen talous

HSL:n tammikuun 2022 yhtymäkokouksessa hyväksytyn strategian mukaiset neljä strategista tavoitetta ovat 1) kohti päästötöntä joukkoliikennettä, 2) joukkoliikenteen käyttö ennätyslukemissa, 3) kustannustehokas joukkoliikenne sekä 4) tasapainoinen talous. HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelmassa 2024–2026 todetaan yhtäältä tavoitteiden ja budjetoinnin perustuvan HSL:n yhtymäkokouksen hyväksymään strategiaan. Toisaalta TTS:ssa nostetaan nousijamäärien kasvattaminen keskeisimmäksi tavoitteeksi. Espoon näkemyksen mukaan HSL:n tulee varmistaa myös muiden strategisten tavoitteiden toteutuminen, kuten tasapainoinen talous ja sen sisältämä tavoite kuntaosuuden suuruudelle. Strategia muodostaa kokonaisuuden ja siksi Espoo ei voi kannattaa nyt esitettyä toimintatapaa, että kaupunki sitoutuisi rahoittamaan

toimia, joita ei ole edes alustavasti esitelty toimintasuunnitelmassa.

Espoon kuntakohtaisen subventio-osuuden ennustetaan vuosina 2024–2026 olevan 67–69,6 %, mikä on PKS-omistajaohjaustavoitteissa määritellyä tavoitetasoa (50 %) huomattavasti korkeampi. HSL:lle on kertynyt liikenne- ja viestintävirasto Traficom in syyskuussa 2022 myöntämästä lisärahoituksesta kuntakohtaista ylijäämää yhteensä 49 milj. euroa, jota ei esitetä palautettavaksi jäsenkuntiin. Ennusteen mukaan vuoden 2023 lopussa Espoon osuus HSL:lle kertyneestä kumulatiivisesta ylijäämästä on 16,8 milj. euroa. HSL esittää ylijäämien käyttöä matkustajamäärätavoitteen saavuttamiseksi ilman tarkempaa erittelyä toimenpiteistä, kustannuksista tai vaikuttavuudesta. Espoo ei kannata ylijäämien käyttöä HSL:n nyt esittämällä aiemmasta poikkeavalla tavalla, vaan edellyttää, että toimenpiteistä ja niiden kuntakohtaisista kustannuksista neuvotellaan kuntien kanssa ennen niistä päättämistä. Matkustajamäärien lisäämiseen liittyvät toimenpiteet tulee valmistella yhteistyössä HSL:n ja omistajakuntien kesken. Kuntakohtaisilla ylijäämillä rahoitettavien toimenpiteiden on kohdistuttava ao. jäsenkuntiin ja laskettava kuntakohtaisia subventio-osuuksia.

Espoo pitää kannatettavana HSL:n painotusta asiakasymmärryksen kehittämiseen ja markkinointiin strategisina menestystekijöinä. Kustannustehokkuuden näkökulmasta tärkeää on myös tuottavuustoimenpiteiden tunnistaminen. Toiminta- ja taloussuunnitelman mukaan HSL:n kustannustehokkuustavoitteen saavuttamista tukee tämänhetkinen näkymä kustannustason nousun tasaantumisesta. HSL esitteli syysyhtymäkokouksessa 29.11.2022 koonnin toteuttamastaan tuottavuusohjelmasta, jossa tunnistettiin yli 30 toimenpide-ehdotusta talouden tasapainottamiseksi. HSL totesi yhtymäkokouksessa varsinaisten toimenpide-esitysten täsmentyvän jatkovalmistelussa ja päätöksenteossa. Espoo toistaa syysyhtymäkokouksessa esittämänsä näkemyksen siitä, että tuottavuusohjelmassa tunnistettujen toimenpiteiden toteuttamiskelpoisuutta tulee arvioida yhdessä jäsenkuntien kanssa kustannustehokkuustavoitteiden saavuttamiseksi.

Espoo kannattaa HSL:n tavoitetta joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamisesta. Nousujen määrä ja kulkumuoto-osuus pääsääntöisesti korreloivat keskenään, mutta toimien tehokkaaksi suuntaamiseksi tarvitaan nykyistä tarkempaa tietoa eri joukkoliikennevälineiden kannattavuuksista ja nousijamääristä; erityisesti bussilinjastojen suhteen on suurta alueellista vaihtelua. Espoossa on viime vuosina siirrytty voimakkaammin tarjoamaan runkolinjatasaista palvelua, joka väistämättä lisää nousuja, mutta ei välttämättä lisää joukkoliikenteellä tehtyjä matkoja. HSL:n on varmistettava, että jäsenkunnat osallistuvat toimenpiteiden suunnitteluun, ja että toimenpiteiden vaikuttavuus on osoitettavissa.

3. Infrakorvausjärjestelmä ja hinnoittelun kehittäminen

Infrakorvausjärjestelmä perustuu jäsenkuntien ja HSL:n välillä solmittuihin sopimuksiin, eikä näin ole talous- ja toimintasuunnitelman lausunnossa käsiteltävä asia. Nykyinen infrakorvausjärjestelmä on tarpeellinen tasaamaan kuntien joukkoliikenteen investointikustannuksia käytön suhteessa. Järjestelmän aiheuttama paine lipunhintojen jatkuviin korotuksiin ei kuitenkaan ole tarkoituksenmukaista.

Infrakorvausjärjestelmän kehittämistä tulee käsitellä osana HSL:n toiminnan pitkän aikavälin suunnittelua esimerkiksi suurimpien jäsenkuntien välisissä keskusteluissa. Tämän vuoksi tulisi omistajakuntien käynnistää yhteisen näkemyksen aikaansaamiseksi valmistelu niin, että

tarvittavat selvitykset ja linjaukset ovat käytettävissä HSL:n seuraavan talous- ja toimintasuunnitelman laatimisessa.

Espoon näkemyksen mukaan HSL:n lippuvalikoimaa tulee entisestään laajentaa muuttuneisiin matkustustottumuksiin vastaamiseksi. Käyttöön otettu sarjalippu on uudistus oikeaan suuntaan. HSL:n tulee jatkossa laajentaa myös joukkoliikennelippujen maksutapoja. Toiminta- ja taloussuunnitelmassa 2024–2026 ei esitetä konkreettista ehdotusta lippujen hintojen muutoksille. Espoo peräänkuuluttaa hinnoittelumallien muutosehdotusten valmisteluun avoimuutta ja yhteistyötä jäsenkuntien kanssa.

4. Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset

Palvelutaso on joukkoliikenteen suurin houkuttavuustekijä eikä palvelutasoa saa heikentää niin, että se johtaa joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden pienenemiseen. Espoon joukkoliikennejärjestelmässä tapahtuu suuria muutoksia tulevilla toiminta- ja taloussuunnitelmakaudella. Metron jatkeen liikenne alkoi joulukuussa 2022 ja metron käyttäjämäärät ovat nousussa. Pikaraitiotielinja 15 (Raide-Jokeri) aloittaa liikennöinnin lähiaikoina, ja elokuussa 2023 myös Etelä-Espoon ja Tapiola–Leppävaaran uudet linjastokokonaisuudet otetaan käyttöön. HSL on lisäksi varautunut joukkoliikenteen poikkeusjärjestelyihin ja niistä aiheutuviin kustannuksiin mm. kaupunkiradan ja Leppävaaran keskuksen rakentamisen ajaksi. Matkustajamäärien kehityksen seuraaminen näiden uudistusten osalta on tärkeää, ja HSL:n on varmistettava, että edellytykset kehityksen seuraamiseksi ovat kunnossa.

Uusi joukkoliikenteen verkko on aiempaa enemmän runkolinjoihin painottuva. HSL:n varmistettava, ettei Espooseen jää merkittäviä joukkoliikenteen katvealueita, joilla palvelutaso putoaa aiemmasta. Esimerkiksi Espoon C-vyöhykkeellä asiakastyytyväisyys oli HSL:n NPS-kyselyn mukaan keväällä 2023 laskenut alueista eniten ollen matalin koko HSL-alueella. Uuden linjaston aloituksen jälkeen Espoolle on tullut palautetta erityisesti koulujen heikentyneistä bussiyhteyksistä. Espoo edellyttää HSL:ää seuraamaan saamaansa palautetta aiheesta, raportoimaan siitä kaupungille ja laatimaan tarvittaessa kehittämistoimenpiteitä tarvittaville alueille. Espoon ja HSL:n välinen tiivis yhteistyö, oikea-aikainen asiakasviestintä ja vaikutusten seuranta ovat tärkeässä roolissa joukkoliikennejärjestelmän suurten muutosten hetkellä.

Espoo edellyttää HSL:ltä palvelutasoon liittyvän tiedonvälityksen parantamista lisäämällä tietoa alueellisista palvelutasoista ja linjakohtaisesta kannattavuudesta (€/nousu ja €/matkustajakilometri). Joukkoliikenteen palvelutaso ja mahdolliset tarjonnan muutokset tulee määrittää yhteistyössä jäsenkuntien kanssa ja kunnalla tulee olla mahdollisuus lausua palvelutasosta, asiakaskokemustavoitteista ja kustannustasosta ennen muutosten toteuttamista. Rakentuneen raideinfran kokonaisvaltaista hyötyä ja käyttöä on syytä maksimoida ja näin tukea joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvua.

5. Muita huomioita

Yhteistyö ja edunvalvonta

HSL:llä on tärkeä rooli jäsenkuntiensa edunvalvojana. HSL:n tulee toimia aktiivisesti ja vaikuttavasti valtion suuntaan mm. joukkoliikennetukien ohjaamiseksi ja lainsäädännön kehittämiseksi tarkoituksenmukaisella

tavalla HSL:n toiminnan rahoittamiseksi kuntaosuuksia pienentäen.

Kestävyyden neljä ulottuvuutta

HSL:n strategiset tavoitteet päästöttömän joukkoliikenteen ja tasapainoisen talouden saavuttamiseksi tukevat Espoon omia strategisia tavoitteita. Taloudellisen ja ekologisen ulottuvuuden lisäksi kestävyys edellyttää myös sosiaalisen ja kulttuurisen kestävyuden sekä tasa-arvonäkökulmien huomioimista joukkoliikenteen järjestämisessä.

Seudun liikennejärjestelmällä on suuri vaikutus kaikkiin kestävyuden neljään ulottuvuuteen. Yhteis-työtä koko liikennejärjestelmän päästöttömyyden tavoittelussa tulee edelleen syventää, esimerkiksi logistiikan toimivuuden ja päästövähennysten muodossa.

Kaupunkipyörät

Espoo pitää tärkeänä, että pääkaupunkiseudulla on nykyisen kaupunkipyöräsopimuskauden päätyttyä (vuonna 2026) seudullisesti yhtenäinen ja julkisen toimijan järjestämä kaupunkipyöräpalvelu osana HSL:n muuta joukkoliikennepalvelua. Yhteinen järjestelmä takaa matkaketjujen toimivuuden, ja laajalla yhteisellä hankinnan valmistelulla voidaan saavuttaa skaalaetuja. Espoon näkemyksen mukaan jäsenkuntien tulee jatkossakin voida itse päättää kaupunkipyöräpalvelun laajuudesta, palvelutasosta ja asemien sijoittamisesta omilla alueillaan. Myös ulkomainontaan liittyvät asiat kuuluvat luontevasti kunnalle. Seuraavan kaupunkipyöräjärjestelmän suunnittelemiseksi ja järjestämiseksi on ryhdyttävä konkreettisiin toimenpiteisiin mahdollisimman pian, sillä asialla on jo kiire.

Liikennepalvelut ja liityntäpysäköinti

Joukkoliikenteen kehittäminen on espoolaisille tärkeää. Espoolaisten liikkumisen kouluun, töihin ja palveluihin tulee olla sujuvaa. Joukkoliikenteellä ja muilla liikenteen palveluilla on keskeinen vaikutus espoolaisten elämään ja Espoon elinvoimaan, sillä noin joka kolmannes espoolaisista kotitalouksista ei omista autoa. Espoo kehittää liikennepalveluita aktiivisesti muiden toimijoiden kanssa, ja edellyttää HSL:ltä avointa ja ennakoivaa yhteistyötä. Joukkoliikenteen suunnitteluratkaisista on käytävä vuoropuhelua kaupungin kanssa ja suunnitteluratkaisista on viestittävä myös kaupunkilaisille.

Liityntäpysäköinnin osalta Espoo edellyttää kattavampaa kustannusten tarkastelua ja HSL:n liityntäpysäköinnin toimenpideohjelman päivittämistä. Aiemmin esitettyä henkilöautojen liityntäpysäköintipaikkojen järjestämistapaa ja määriä tulee tarkastella kriittisesti ja ennakoitavissa olevaa tarvetta vastaavasti järjestelmästä aiheutuvat kustannukset huomioiden.

Käsittely

Päätös

Kaupunginhallituksen konsernijaosto:
Esittelijän ehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.

Selostus

HSL:n perussopimuksen 23 §:n mukaan kuntayhtymällä on oltava taloussuunnitelma, joka ajoittuu kolmelle seuraavalle vuodelle.

Taloussuunnitelma tarkistetaan vuosittain. Hallitus laatii ehdotuksen taloussuunnitelmaksi. Hallituksen laatimasta ehdotuksesta on pyydetty jäsenkuntien lausunnot, jotka liitetään yhtymäkokoukselle annettavaan talousarvioehdotukseen. Alustava taloussuunnitelma ja talousarvio on toimitettava jäsenkunnille lausuntoja varten viimeistään 15. kesäkuuta. Talous-suunnitelman tulee sisältää mm. strategiasuunnitelman sekä tariffien ja palveluverkon muutoksia koskevat suunnitelmat.

Alustavan toiminta- ja taloussuunnitelman perusteena ovat:

- HSL:n strategia 2022–2025;
- voimassa oleva toiminta- ja taloussuunnitelma 2023–2025;
- hyväksytyt liikennöintisuunnitelma 2023–2024 ja pidemmän aikavälin suunnitelmat;
- vuoden 2022 tilinpäätöstiedot ja saatavissa olevat toteuma- ja ennustetiedot vuodelta 2023; sekä
- vuonna 2022 valmistunut tuottavuusohjelma.

Taloussuunnitelma vuosille 2025–2026 on laadittu aiempien vuosien tapaan talousarviovuoden (2024) kustannustasoon.

Jäsenkuntia pyydetään lausunnoissaan esittämään näkemyksensä erityisesti seuraavista teemoista:

1. Sitoutuvatko jäsenkunnat tavoitelähtöiseen budjetointiin, jolla mahdollistetaan joukkoliikenteen käyttäjämäärien kasvu?

- Talousarvio ja -suunnitelma pohjautuvat tavoitteeseen, että nousijamäärät saadaan strategian mukaiseen nousuvauhtiin ja toimenpiteisiin tämän tavoitteen saavuttamiseksi panostetaan myös taloudellisesti TTS-kaudella.
- Talousarviossa ja suunnitelmassa ei esitetä ylijäämien palautusta jäsenkuntiin, vaan valtion koronatukien ansioista kertyneet ylijäämät jätetään HSL:lle ja käytetään TTS-kauden toimenpiteisiin, joilla matkustajamäärätavoitteet on mahdollista saavuttaa.

2. Miten kunnat aikovat ratkaista infrakorvausjärjestelmän haasteet HSL:n taloudelle tulevina vuosina?

- HSL on muodostanut yhteistä näkemystä jäsenkuntiensa edustajien kanssa arvioimalla HSL:n tilannekuvaa ja rahoitus pohjaa.
- Tavoitteena oli luoda yhteinen tilanne- ja tulevaisuuskuva HSL:n rahoituksellisesta pohjasta, perussopimuksen määrittämistä velvoitteista sekä HSL:n kyvystä vastata asetettuihin erilaisiin velvoitteisiin 2020–2030-luvuilla. Mahdollinen jatkotyö on jäsenkuntien/omistajien vastuulla.

Toimintasuunnitelma

Toimintaympäristön kehitys tuo haasteita strategian toteuttamiselle toden teolla. Toimintaympäristön taloudessa ja geopolitiikassa korostuu epävarmuus. Strategisten tavoitteiden saavuttamisen kannalta keskeiseen asemaan nousee matkustajamäärien kääntäminen kasvu-uralle. HSL:n tulee onnistua kohdistamaan tarjontaa niin, että kannattavaa kasvua luodaan myös uusien maksavien asiakkaiden myötä. Kustannustason

nousun näkymä on tasaantuva, joka omalta osaltaan tukee kustannustehokkuustavoitetta. Sen saavuttamiseen linkittyy kuitenkin merkittävästi ihmisten liikkumiskäyttäytyminen ja joukkoliikenteen houkuttelevuus liikkumismuotona.

Sähköbussien osuuden kasvulla on merkittävä vaikutus päästötavoitteen saavuttamiseen. Aikajänne pitenee hitaassa sähköbussiskenaariossa. Tavoitteen saavuttamista nopeutetaan ympäristöbonuksen ja biopolttoaineiden käytön avulla ja arvion mukaan strategiakauden tavoite on saavutettavissa. Kaikki seudulle tulevat uudet bussit HSL vaatii päästöttöminä. Globaali maailmantilanne asettaa tavoitteelle haasteen, sillä valtaosa sähköbussista tuotetaan Kiinassa.

HSL:n toiminnan keskiössä tulevina vuosina on hyvän palvelutason säilyttäminen ja sitä kautta matkustajien houkutteleminen ja joukkoliikenteen käytön lisääntyminen, joka puolestaan parantaa taloutta kasvaneina lipputuloina. HSL tavoittelee ennen kaikkea matkustuksen lisäämistä tarkoituksenmukaisesti kohdennetuilla ja erinomaisen asiakaskokemuksen tarjoamilla palveluilla, eikä liikenteestä supistamalla.

Keskeisiä TTS-kauden strategisia menestystekijöitä ovat:

- kasvu asiakasymmärryksellä,
- sujuvat matkaketjut ja
- tieto ja osaaminen.

Taloussuunnitelma

Toimintatulot

Toimintatulot vuonna 2024 ovat yhteensä 923,4 milj. euroa. Kasvua vuoden 2023 ennusteeseen verrattuna on 64,9 milj. euroa (7,6 %). Toimintatuloista vuonna 2024 41,5 % on lippituloja ja 56,0 % kuntaosuuksia. Toimintatulojen arvioidaan olevat 933,4 milj. euroa vuonna 2025 ja 950,2 milj. euroa vuonna 2026.

Alustava toiminta- ja taloussuunnitelma perustuu tavoitteeseen, jossa matkustajamäärät kasvavat 380 nousuun, joka mahdollistaa strategiakauden lopun nousijamäärätavoitteen 400 milj. nousijaa vuonna 2025. Kokonaisuudessaan vuodelle 2024 tavoitellaan lippituloja yhteensä 382,7 milj. euron edestä. Lipputulotavoite vuonna 2024 on 13,3 milj. euroa (3,6 %) kuluvan vuoden 2023 ennustetta suurempi. Vuonna 2025 lipputulotavoite on 405,0 milj. euroa ja vuonna 2026 420,0 milj. euroa.

Jäsenkunnat maksavat HSL:lle kuntaosuuksina ne kustannukset, joita ei voida kattaa lippituloilla tai muilla tuloilla. Kuntaosuudet muodostuvat lipputulosten, operointikustannusten, joukkoliikenneinfran ja muiden kustannusten eristä.

Kuntaosuudet vuonna 2024 ovat yhteensä 517,1 milj. euroa. Kuntaosuuksilla katetaan keskimäärin 56,7 % kuntaosuuksiin kohdistetuista kustannuksista (keskimääräinen subventio-% on 56,7). Kuntaosuudet vuonna 2025 ovat yhteensä 504,9 milj. euroa ja vuonna 2026 506,6 milj. euroa. Espoon kuntaosuus vuonna 2024 on 163,5 milj. euroa.

HSL:n strategiakauden tavoitteena on, että kuntaosuudet keskimäärin asettuvat 50–55 %:in subventiotasoon. Alustava TTS-suunnitelma on

laadittu siten, että strategiakauden subventiotavoitteeseen päästään vuonna 2025.

Muiden strategiatavoitteiden saavuttaminen ja erityisesti nousijamäärien saaminen nousuun edellyttää lisäpanostuksia joukkoliikenteeseen vuosina 2024–2025. Talousarvioehdotus ja kunnille kuntaosuuksiin kohdistetut kustannukset eivät sisällä lisäpanostukseen käytettäviä varoja, vaan koronatukien ansiosta kertyneitä ylijäämiä on tarkoitus käyttää vuosina 2024–2025 matkustajamäärien kasvattamiseen, mihin tuet on tarkoitettukin. Tämän vuoksi vuoden 2022 koronatuen (49,2 milj. euroa) verran jäljellä olevia ylijäämiä ei esitetä palautettavaksi jäsenkuntiin, vaan varoja käytetään matkustajamäärien kasvattamiseen ja palvelutason parantamiseen. Tarvittavat toimenpiteet tarkentuvat syksyn suunnittelussa ja ne käsitellään vuoden 2024 aikana talousarviomuutoksina, joiden rahoitukseen käytetään kertyneitä ylijäämiä.

Merkittävimmät toimintamenot

Toimintamenot vuonna 2024 ovat yhteensä 905,7 milj. euroa. Toimintamenot kasvavat vuoden 2023 ennusteesta 45,4 milj. euroa (5,3 %). Vuonna 2025 toimintamenojen arvioidaan olevan 915,3 milj. euroa ja 927,4 milj. euroa vuonna 2026. Palveluiden ostomenot ovat yhteensä 870,0 milj. euroa vuonna 2024, 96,1 % HSL:n kaikista toimintamenoista. Palveluiden ostoon käytetään vuonna 2025 yhteensä 879,4 milj. euroa ja 891,4 milj. euroa vuonna 2026.

Liikennöitsijöille maksetaan joukkoliikenteen operoinnista vuonna 2024 yhteensä 611,4 milj. euroa, joka on 67,5 % toimintamenoista. Operointikustannukset ovat 619,6 milj. euroa vuonna 2025 ja 632,3 milj. euroa vuonna 2026.

Kunnille joukkoliikenteen infrasta maksettava käyttökorvaus vuonna 2024 on yhteensä 214,5 milj. euroa. Lisäksi HSL hankkii ostopalveluna Espoossa ja Helsingissä sijaitsevaa sähköbussien lataus-infraa 2,9 milj. eurolla. Kustannukset sisältävät varaukset kannusteisiin ja sähkönsiirtoon.

Infrakustannukset yhteensä ovat vuonna 2024 16,7 milj. euroa (8,3 %) suuremmat kuin vuonna 2023. Suunnitelmakautena kustannukset kasvavat metron jatkeen ja Raidejokerin ja pikaraitiotielinjan 15 ollessa toiminnassa koko vuoden. Vuonna 2025 infrakuluja arvioidaan maksettavan yhteensä 218,1 milj. euroa ja vuonna 2026 yhteensä 218,4 milj. euroa.

Muuhun kuin liikennöitsijöille maksettaviin liikennöintikorvauksiin ja infrapalvelujen ostoihin käytetään 41,2 milj. euroa vuonna 2024. Muihin palvelujen ostoon käytetään 41,7 milj. euroa vuonna 2025 ja 40,7 milj. euroa vuonna 2026.

HSL:n henkilöstömenot ovat 25,6 milj. euroa vuonna 2024, joka on 2,8 % toimintamenoista. Palkkojen ja palkkioiden osuus henkilöstömenoista on yhteensä 21,6 milj. euroa. Eläkemenoihin ja muihin sivukuluihin on varattu yhteensä 4,0 milj. euroa. Henkilöstömenoissa on varauduttu nykyisen henkilömäärän työpanokseen ja kunta-alan palkkojen yleiskorotuksiin 2023 ja 2024. Henkilöstömenot eivät sisällä varausta mahdollisen tulos- ja kannustepalkkion maksamiseen.

Toimintakatteen ennen rahoitustuottoja –ja kuluja sekä poistoja, arvioidaan olevan vuonna 2024 17,7 milj. euroa ylijäämäinen.

Rahoitustuotot ja -kulut

HSL rahoittaa investointinsa tarvittaessa lainanotolla rahoituslaitoksilta. Alustava Toiminta- ja taloussuunnitelma 2024–2026 sisältää vuonna 2020 nostetun 50,0 milj. euron talousarviolainan kustannukset takaisinmaksuerinä rahoituslaskelmassa ja korkoina tuloslaskelmassa. Tätä lainaa on jäljellä vuoden 2023 lopussa 34,2 milj. euroa, jota lyhennetään 5,3 milj. eurolla vuosittain.

Alustava TTS-suunnitelma ei sisällä uuden talousarviolainan nostoa. Uuden lainan nostotarve arvioidaan uudestaan vuosittain TTS-valmistelun yhteydessä.

Ylimääräisten kassavarojen sijoituksissa noudatetaan HSL:n hallituksen hyväksymää sijoituspolitiikkaa. Sijoituksia tehdään kassavarojen turvaamiseksi pankkien perimiltä negatiivisilta talletuskoroilta, mikäli ylimääräisiä kassavaroja TTS-kaudella on jäljellä.

Rahoituksen nettotuottojen arvioidaan olevan 0,5–0,4 milj. euroa vuosina 2024–2026.

HSL:n yhtymäkokous päättää vuosittain jäsenkunnille maksettavan peruspääoman koron määrästä ja maksamisesta. Yhtymäkokous on päättänyt vuosittain myös kuntakohtaisesta ylijäämästä maksamisesta tai alijäämästä perittävästä korosta. Alustava TTS-suunnitelma ei sisällä varausta näiden korkojen maksamiseen.

Vuosikate rahoituserien jälkeen on 18,3 milj. euroa ylijäämäinen, ja se ei riitä kattamaan suunnitelman mukaiset poistot poistoja, jotka ovat 18,3 milj. euroa vuonna 2024.

Investoinnit ja poistot

HSL:n investointimenot ovat 19,1 milj. euroa vuonna 2024, 14,5 milj. euroa vuonna 2025 ja 13,2 milj. euroa vuonna 2026. Investoinneissa painottuu panostus asiakaskanavien kehittämiseen, kuten uusiin lukijalaitteisiin ja lipputilihankkeen kehittämiseen suunnitellut varaukset. Poistoihin on budjetoitu 18,1 milj. euroa vuodelle 2024, 18,6 milj. euroa vuodelle 2025 ja 23,1 milj. euroa vuodelle 2026.

Tilikauden 2024 tulokseksi arvioidaan 0 euroa eli tilikaudelle arvioidut kulut katetaan arvoiduilla tilikauden vuosituloilla.

Päätöshistoria

Liitteet

1 HSL Alustava TTS 2024-26

Oheismateriaali

- HSL:n tilannekuvan ja rahoituspohjan arviointi

Tiedoksi